VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 312)
z dnia 29 sierpnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 312)

29 sierpnia 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli przygotowania i przebiegu procesu przejęcia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego systemu poboru opłat oraz funkcjonowania systemu po dniu 2 listopada 2018 roku.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury, **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Piotr Skociński** zastępca dyrektora Departamentu Systemów Państwowych Ministerstwa Cyfryzacji, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Jacek Gryga** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Jerzy Żurek** dyrektor Instytutu Łączności, **Andrzej Bogdanowicz** dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Tadeusz Wilk** radca prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz **Adrian Furgalski** członek zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów oraz przedstawicieli strony rządowej na czele z sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury panem Rafałem Weberem wraz ze współpracownikami. Witam głównego inspektora transportu drogowego – pana Alvina Gajadhura. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli na czele z panem Tomaszem Emiljanem – dyrektorem Departamentu Infrastruktury. Witam zaproszonych gości z Ministerstwa Cyfryzacji. Witam pełniącego obowiązki generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad – pana Tomasza Żuchowskiego wraz ze współpracownikami z GDDKiA, dyrektora Instytutu Łączności – pana Jerzego Żurka, dyrektora generalnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego – pana Andrzeja Bogdanowicza oraz pana Tadeusza Wilka z Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Stwierdzam kworum. Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 13 czerwca. Temat dzisiejszego posiedzenia we wniosku brzmi: „Informacja Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli przygotowania i przebiegu procesu przejęcia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego systemu poboru opłat oraz funkcjonowania systemu po dniu 2 listopada 2018 roku".

Przedstawicielem wnioskodawców jest pan poseł Stanisław Żmijan, którego za chwilę poproszę o uzasadnienie wniosku. Następnie udzielę głosu przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli celem przedstawienia informacji i jak rozumiem, macie państwo prezentację temu towarzyszącą, wraz z prezentacją. Później będzie moment na dyskusję ze strony zaproszonych gości, ale w szczególności ze strony państwa posłów.

Na początku proszę pana przewodniczącego Stanisława Żmijana o zwięzłe przedstawienie wniosku. Proszę bardzo, udzielam panu głosu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, grupa posłów podpisała się pod wnioskiem o zwołanie posiedzenia Komisji poświęconego informacji na temat przebiegu całego procesu przejęcia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego systemu poboru opłat od firmy, która operowała systemem do 2 listopada 2018 r. Cały proces przejęcia elektryzował społeczeństwo. Wywoływał dużą dyskusję. Przed sobą mam cały plik materiałów, które ukazywały się w mediach na ten temat.

Dalszy proces po przejęciu to próba utajnienia raportu NIK przez resort infrastruktury, a dokładniej – przez GITD, który miał być operatorem systemu po dacie 2 listopada. Wobec tego złożyliśmy wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji na ten temat. Myślę, że jest to wyborne miejsce, żeby porozmawiać na ten temat.

Panie przewodniczący, żeby nie przedłużać, dziękując panu za zarządzenie zwołania posiedzenia Komisji, chciałbym także podziękować Najwyższej Izbie Kontroli za przeprowadzoną kontrolę, bo takie było oczekiwanie społeczne oraz wielu z nas – pracujących w parlamencie. W szczególności dziękuję za to, że NIK podjęła czynności i weszła na drogę prawną, żeby tenże raport ujrzał światło dzienne. Praktyka życia publicznego ze strony rządzących daje nam ostatnio zbyt dużo sygnałów, że zamiast transparentności w życiu publicznym mamy coraz więcej chęci do utajniania. Stąd inicjatywa grupy posłów.

Panie przewodniczący, proponuję oddać głos przedstawicielom NIK, bo trzeba wysłuchać raportu izby. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddam głos panu dyrektorowi Emiljanowi z NIK. Z tego co wiem, raport był prezentowany publicznie na forum sejmowym?

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Nie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze nie. OK. Proszę bardzo, głos mają przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, panie dyrektorze, szanowni państwo, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę pt. „Przygotowanie administracji rządowej do kontynuacji elektronicznego poboru opłat drogowych po roku 2018”.

Badaniom poddaliśmy proces przygotowania administracji rządowej do kontynuacji elektronicznego poboru opłat drogowych po roku 2018, w tym w szczególności: opracowanie założeń realizacji opłaty elektronicznej po 2 listopada 2018 r.; rzetelność działań związanych z nadzorem GDDKiA nad umową z 2010 r. na krajowy system poboru opłat (KSPO); realizację działań GDDKiA zmierzających do odebrania systemu viaTOLL, zgodnie z umową z 2010 r.; zasadność podjęcia przez ministra decyzji o powierzeniu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego poboru opłaty elektronicznej oraz przygotowania GITD do przejęcia poboru opłaty elektronicznej, zgodnie z założeniami ustawy z 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Kontrolą zostali objęci: minister właściwy do spraw transportu (Minister Infrastruktury) jako organ nadzorujący GDDKiA i GITD, GDDKiA jako organ zobowiązany do poboru opłaty elektronicznej w latach 2011-2018 i realizujący umowę z 2010 r. na KSPO oraz GITD jako organ zobowiązany do poboru opłaty elektronicznej po 2 listopada 2018 r.

Kontrolą objęliśmy lata 2015-2018, z uwzględnieniem okresów wcześniejszych w zakresie zagadnień mających wpływ na działalność administracji w badanym zakresie.

Proces przejęcia poboru opłaty elektronicznej należy postrzegać przez pryzmat założeń, które były stawiane na poszczególnych etapach realizacji tego zadania.

Na pierwszym etapie opracowania założeń do dialogu konkurencyjnego administracja publiczna określiła sobie następujące cele: zapewnienie poboru opłaty elektronicznej,

nabycie wiedzy o nowoczesnych rozwiązaniach w zakresie poboru opłaty elektronicznej oraz wybór najlepszego rozwiązania w zakresie systemów poboru opłat.

Na drugim etapie, tj. obowiązywania ustawy z 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, określono kolejne cele, tj. przede wszystkim uniezależnienie Skarbu Państwa od podmiotów z kapitałem zagranicznym oraz obniżenie kosztów działania systemu poboru opłat.

Ostatecznie na dzień 3 listopada 2018 r., z uwagi na okoliczności i nieprawidłowości, o których powiemy w dalszej części tej prezentacji, zrealizowano jedynie cel polegający na zapewnieniu poboru opłaty elektronicznej, przy wykorzystaniu dotychczasowego systemu informatycznego viaTOLL i przy wsparciu dotychczasowego operatora systemu.

Dwa lata, czyli lata 2015-2016, upłynęły Ministerstwu Infrastruktury na podejmowaniu decyzji o realizacji dialogu konkurencyjnego. Oznacza to, że podjęcie tej decyzji kierunkowej trwało niemal połowę czasu realizacji projektu przygotowania do kontynuacji poboru opłat drogowych po 2018 r. Należy podkreślić, że decyzja ta dotyczyła jedynie określenia ścieżki postępowania, którego przedmiotem był KSPO wraz z czynnościami związanymi z poborem opłaty elektronicznej oraz czynnościami związanymi z poborem opłaty za przejazd. Celem było uzyskanie przez zamawiającego informacji w zakresie niezbędnym do efektywnego, należytego i wyczerpującego sporządzenia ostatecznej treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (siwz), w tym opisu przedmiotu zamówienia oraz uzyskanie informacji na temat najnowszych, innowacyjnych i najbardziej optymalnych rozwiązań z zakresu poboru opłat.

Długi okres oczekiwania na podjęcie przez resort infrastruktury decyzji kierunkowej, wraz z nierzetelnie przygotowanym przez GDDKiA harmonogramem dialogu konkurencyjnego, skutkował brakiem możliwości zakończenia procedury wyłonienia następczego wykonawcy w terminie do dnia 2 listopada 2017 r., a tym samym powstaniem ryzyka niezapewnienia kontynuacji poboru opłaty elektronicznej.

Ministerstwo Infrastruktury oszacowało ryzyko opóźnienia w zakończeniu dialogu konkurencyjnego na 12 do 17 miesięcy, co, jak wykazano w kontroli, było podstawą jego przerwania bez wyboru optymalnego sposobu poboru opłaty elektronicznej. Na etapie realizacji dialogu konkurencyjnego ujawniono ponadto luki w dokumentacji systemu i podkreślono jego złożoność, co wskazywało na wysokie ryzyko niezapewnienia kontynuacji poboru opłaty elektronicznej.

W związku z problemami z realizacją dialogu konkurencyjnego, Ministerstwo Infrastruktury w październiku 2017 r. zmieniło decyzję kierunkową, wskazując GITD jako nowy podmiot obowiązany do poboru opłaty elektronicznej. Wynikiem tego było opracowanie projektu nowelizacji ustawy o drogach, którą uchwalono w dniu 8 grudnia 2017 r. Decyzja o sposobie realizacji poboru opłaty elektronicznej przez GITD została podjęta bez kompleksowych analiz wykonalności, w znacznej mierze na podstawie składanych przez ten organ oświadczeń.

Należy podkreślić, że konsekwencją wejścia w życie nowelizacji ustawy o drogach publicznych było także zakończenie dialogu konkurencyjnego bez osiągnięcia żadnego z zakładanych celów. Na realizację tego zamówienia publicznego poniesiono koszty w wysokości ok. 5,4 mln zł.

Wyniki kontroli wskazują, że potwierdzenie możliwości przejęcia poboru opłaty elektronicznej oparto na błędnych założeniach, dokonywanych przez pryzmat oceny zdolności GITD do realizacji projektów IT, nieporównywalnych co do skali, budżetu, zakresu i stopnia złożoności, które GITD realizował w modelu pełnego outsourcingu. Ponadto GITD nie mógł uzyskać rzetelnej informacji o skali złożoności zadania polegającego na przejęciu obowiązków związanych z poborem opłaty elektronicznej z uwagi na fakt, że w podległej mu jednostce (GITD) nie było zespołu pracowników posiadających niezbędne doświadczenie i kompetencje w realizacji tak skomplikowanych projektów, przy jednoczesnym braku zapewnienia udziału ekspertów zewnętrznych. Jego tworzenie rozpoczęto po wejściu w życie przepisów nowelizowanej ustawy o drogach publicznych.

Nie uzyskano pełnego dostępu do dokumentacji KSPO, przez co na etapie potwierdzania zdolności do kontynuacji poboru opłat GITD nie posiadała wiedzy na temat wielu istotnych ryzyk związanych z funkcjonowaniem systemu oraz nie przeprowadzono roze-

znania rynku w zakresie możliwości zamówienia dostaw i usług niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania KSPO. Zatem potwierdzenie przez GITD ich terminowego pozyskania należy także traktować za nierzetelne.

Potwierdzeniem nierzetelnie przeprowadzonych analiz dotyczących możliwości przejęcia systemu viaTOLL przez GITD były problemy zaistniałe w obszarze pozyskania dla GITD pracowników posiadających kompetencje niezbędne dla wdrożenia i obsługi systemu. Do dnia zakończenia kontroli GITD nie pozyskała wszystkich planowanych zasobów kadrowych. Ponadto niekorzystny wpływ na sprawność przejęcia systemu informatycznego KSPO wywierały zmiany osób na stanowiskach mających kluczowe znaczenie w projekcie. Prowadziło to do kolejnych modyfikacji scenariuszy realizacji projektu, co w konsekwencji skutkowało skróceniem czasu na wdrożenie wybranego rozwiązania, a ponadto zmiany podmiotów posiadających zdolność do realizacji kluczowych procesów systemu informatycznego KSPO.

Ustalenia kontroli wskazują, że większość podmiotów publicznych, m.in. Naukowa Akademicka Sieć Komputerowa, Państwowy Instytut Badawczy, Centralny Ośrodek Informatyki, czy Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, branych pod uwagę przez GITD jako potencjalni wykonawcy, po dokonaniu analizy złożoności systemu, nie podjęła kompleksowej współpracy i przejęcia odpowiedzialności za obszar utrzymania systemu informatycznego. Jedynym podmiotem, który zdecydował się na nawiązanie współpracy z GITD, choć również nie miał wystarczającej kompetencji i zasobów do samodzielnego wykonywania przedmiotu zamówienia w zakresie obsługi kluczowego obszaru systemu viaTOLL, był Instytut Łączności – Polski Instytut Badawczy. W dniu 28 sierpnia 2018 r. Instytut Łączności podpisał z GITD umowę, której przedmiotem było przejęcie ESPO (elektronicznego systemu poboru opłat) z dniem 3 listopada, w sposób umożliwiający świadczenie prawidłowej, ciągłej, niezakłóconej, sprawnej, efektywnej i bezpiecznej usługi poboru opłaty elektronicznej.

Dla realizacji umowy Instytut Łączności skorzystał ze wsparcia podmiotów zewnętrznych, w tym wchodzących w skład dotychczasowego operatora, tj. konsorcjum Kapsch. Analiza zgromadzonej w trakcie kontroli dokumentacji wskazuje na to, że szacowany przez profesjonalne podmioty czas niezbędny do przejęcia systemu przez nowego operatora lub wdrożenie nowego systemu powinien wynosić co najmniej 7 do 12 miesięcy, podczas gdy Instytut Łączności miał na ten proces zaledwie nieco ponad 2 miesiące.

Należy również zauważyć, że GITD zlecał większość zadań podmiotom komercyjnym w ramach obsługi KSPO w wyniku postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonych w trybach niekonkurencyjnych, tj. z wolnej ręki lub w trybie negocjacji (bez ogłoszenia), co nie dało zakładanego ograniczenia kosztów tych usług. Większość tych umów została zawarta w okresie ostatniego miesiąca obowiązywania umowy z 2010 r. – zawartej pomiędzy GDDKiA a konsorcjum Kapsch.

Skutkiem opisanych wcześniej okoliczności było przekazanie kluczowego obszaru do Instytutu Łączności na 2 miesiące przed zakończeniem umowy z 2010 r., co praktycznie wiązało się z koniecznością zlecenia dotychczasowemu wykonawcy obsługi systemu centralnego viaTOLL. Zatem nie zrealizowano celów nowelizacji ustawy o drogach publicznych, w tym uniezależnienia się Skarbu Państwa od podmiotów z kapitałem zagranicznym oraz obniżenia kosztów utrzymania systemu.

Genezy problemów, z którymi musiał się mierzyć GITD, należy szukać w GDDKiA. GDDKiA nierzetelnie sprawowała nadzór nad realizacją postanowień umowy z 2010 r., zawartej pomiędzy dyrektorem GDDKiA a konsorcjum Kapsch. Jednostka ta nie posiadała wiedzy o funkcjonowaniu systemu viaTOLL i nie podejmowała żadnych działań w celu jej nabycia.

GDDKiA nie posiadała również kompetencji w zakresie oceny jakości pracy merytorycznej wykonywanej przez audytora technicznego. W konsekwencji, w 2011 r. na podstawie rekomendacji tego podmiotu dokonano odbioru od dotychczasowego wykonawcy dokumentacji systemu informatycznego viaTOLL, której kompletność została zakwestionowana przez profesjonalne podmioty z branży IT. Dokumentacja zawierała luki i błędy, które utrudniały, a nawet uniemożliwiały, zapoznanie się ze specyfiką systemu nowemu podmiotowi pobierającemu opłatę elektroniczną. W konsekwencji, na podsta-

wie tej dokumentacji, bez udziału podmiotów wchodzących w skład konsorcjum Kapsch, nie było możliwe ewentualne odtworzenie systemu w przypadku awarii, jak i jego utrzymanie oraz rozwój.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie uzgodniła z wykonawcą z 2010 r. treści dwóch dokumentów istotnych z punktu widzenia zwrotnego przekazania systemu viaTOLL, tj. wstępnego planu zdawczo-odbiorczego oraz szczegółowego planu zdawczo-odbiorczego, które zgodnie z postanowieniami umowy powinny określić kluczowe czynności przewidziane do wykonania w trakcie realizacji procedury związanej z przejęciem systemu od konsorcjum Kapsch. Powyższe zaniechanie spowodowało dodatkowe istotne ryzyko braku możliwości dokonania pełnego odbioru systemu, a co za tym idzie, konieczność wykorzystania do poboru opłaty elektronicznej po dniu 2 listopada 2018 r. usług wykonawcy umowy z 2010 r.

W ocenie NIK działania podejmowane przez organy administracji rządowej w latach 2015-2018, zmierzające do zapewnienia po 2 listopada 2018 r. poboru opłaty elektronicznej, prowadzone były w sposób nierzetelny, a podmioty uczestniczące w tym procesie nie były do tego należycie przygotowane. Nie osiągnięto celów związanych z przygotowaniem i wdrożeniem systemu poboru opłaty elektronicznej po 2 listopada 2018 r.

Przed wejściem w życie przepisów nowelizacji ustawy o drogach publicznych administracja rządowa nie nabyła wiedzy i kompetencji w zakresie stosowanych systemów poboru opłaty, przez co utraciła możliwość wyboru najbardziej optymalnego rozwiązania.

Po wejściu w życie przepisów nowelizacji ustawy o drogach publicznych przede wszystkim nie zlikwidowano zależności Skarbu Państwa od podmiotów prywatnych, w tym z kapitałem zagranicznym. Wprawdzie GITD zlecił obsługę ESPO Instytutowi Łączności, jednakże kluczowy obszar (system centralny SBO) w dalszym ciągu obsługuje podmiot z grupy konsorcjum Kapsch. Ponadto mając na uwadze dane finansowe, przekazane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, należy stwierdzić, że nie osiągnięto docelowego obniżenia kosztów funkcjonowania systemu poboru opłaty elektronicznej.

To są wyniki naszej kontroli. Panie przewodniczący, w przypadku pytań jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za prezentację. Z mojej strony (jako przewodniczącego Komisji) prośba o dostarczenie jej w wersji elektronicznej do sekretariatu Komisji.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozpoczynamy dyskusję i sekwencję pytań. Proszę o zgłoszenia. Pan poseł minister Grabarczyk jako pierwszy. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Druzgocąca jest ocena Najwyższej Izby Kontroli projektu, który był prezentowany na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Ministerstwo wówczas zapewniało, że po pierwsze, system poboru opłat przejdzie w polskie ręce i po drugie, że będzie generował oszczędności. Żaden z tych dwóch podstawowych celów nie został osiągnięty. W związku z tym chciałbym zapytać, po co była ta cała operacja. Po co było to zamieszanie z przygotowaniem niedopracowanej ustawy, o której opozycja mówiła, że nie przyniesie spodziewanych efektów i ani nie będzie lepiej, jak również bezpieczniej w tym kontekście, że system będzie całkowicie kontrolowany przez państwo, a przede wszystkim nie będzie oszczędności? Ile traci polski podatnik w związku z tym, że cele nie zostały osiągnięte? Po drodze pojawia się pytanie, a sporo pytań pojawia się w związku z informacją NIK, dlaczego ten pomysł był tak niedopracowany. Dlaczego nie został poprzedzony niezbędnymi analizami?

Wiem, że to nie pan minister obecny na dzisiejszym posiedzeniu powinien być adresatem tych pytań i uwag. Wiem, że przypadła panu niewdzięczna rola wysłuchania najpierw informacji NIK, a teraz oceny posłów Komisji Infrastruktury. To pana szef powinien przyjść, uderzyć się w pierś i powiedzieć: „no tak, nawaliliśmy”, „no tak, nie osią-

gnęliśmy żadnego z celów". Mało tego, „nie przygotowaliśmy nowej koncepcji", na czym chciałbym zakończyć.

Jaki ma być docelowy model? Czy pan minister będzie nam mógł dzisiaj odpowiedzieć? Odpowiedzialność za stworzenie nowej koncepcji praktycznie całkowicie przerzuca się poza resort. Instytut Łączności ma wypracować optymalny wariant? Jakie ma doświadczenie? Jakimi analizami w zakresie systemu poboru opłat dysponuje Instytut Łączności?

Chodzi o rzecz niebagatelną, bo przecież o wpływy z opłat, które zasilają Krajowy Fundusz Drogowy (KFD). Dziś jesteśmy jeszcze na etapie rozwijania autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych, ale już niedługo środki KFD będą musiały nam wystarczyć na utrzymanie tej coraz bardziej zagęszczającej się sieci. System poboru opłat ma gwarantować bezpieczeństwo utrzymania tych dróg. Dlatego te pytania są tak ważne i dlatego mimo wszystko adresuję je do pana ministra i proszę o odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panie pośle. Może przez moje roztargnienie, ale po prezentacji raportu przez przedstawiciela NIK nie udzieliłem głosu stronie rządowej. Myślę, że byłoby to właściwe. Pan poseł zadał pytanie, na które pan minister będzie mógł się od razu odpowiedzieć. Natomiast prosiłbym o generalne stanowisko strony rządowej. Ewentualnie pan minister wskaże współpracowników, którzy odniosą się do treści raportu NIK lub przekażą inne informacje, istotne dla realizacji zadania przez stronę rządową w najbliższych latach w modelu, który został przyjęty na podstawie ustawy znowelizowanej w 2017 r. Proszę bardzo, pan minister.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni goście, drodzy państwo, oczywiście czujemy się w obowiązku zaprezentowania naszego stanowiska dotyczącego informacji NIK o wynikach kontroli przygotowania i przebiegu procesu przejęcia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego systemu poboru opłat. Drodzy państwo, kompletnie nie zgadzamy się z tą opinią. Uważamy, że jest oderwana od rzeczywistości, stanu faktycznego, niepełna, nierzetelna i rozłożymy ją na czynniki pierwsze. Pokażemy w których miejscach mija się z prawdą i faktami.

Pozwolicie państwo, że dokonam ogólnego odniesienia się. Natomiast pan dyrektor Waszkiewicz, pan minister Gajadhur i pan minister Gryga jako przedstawiciele kontrolowanych instytucji udzielą bardzo szczegółowej informacji związanej z kontrolą. Chcę im jako przedstawicielom tych instytucji, bardzo gorąco podziękować za pracę, którą wykonali w procesie przejęcia systemu poboru opłat. Naprawdę była to bardzo trudna praca – praca na żywym organizmie. Nikt do tej pory nie zdecydował się na takie działania i postępowanie, które było prowadzone w interesie Rzeczpospolitej i wszystkich tych, którzy na co dzień korzystają z polskich dróg. Jestem przekonany, że postępowanie zarówno teraz, jak i w przyszłości jest opłacalne pod każdym względem. Chcę to bardzo mocno podkreślić i bardzo mocno podziękować wszystkim państwu, którzy przez wiele miesięcy pracowali, przygotowując się do przejęcia systemu, a teraz pracują nad stworzeniem nowego poboru opłat. Ta praca jest w trakcie. Okres przejściowy zostanie zakończony, a po 2020 r. z sukcesem będziemy realizować pobór opłat w ramach nowego systemu.

Szanowni państwo, przechodząc do opinii NIK chcę poinformować, że ministerstwo na każdym etapie pracy nad oceną podejmowało działania, zgłaszając zastrzeżenia do pokontrolnego wystąpienia NIK z 8 października 2018 r. Podjęto próbę obrony stanowiska ministerstwa na posiedzeniu Kolegium NIK w dniu 12 grudnia 2018 r., jak również odniesiono się do zmienionego wystąpienia pokontrolnego NIK. Ostatecznie argumenty ministerstwa nie zostały jednak uwzględnione i tym samym nie doprowadziły do wprowadzenia oczekiwanych oraz koniecznych zmian w treści opublikowanej wersji tego dokumentu. Trzeba to podkreślić, ponieważ wystawionej ocenie, tak jak powiedziałem na samym początku, przeczą oczywiste fakty.

W szczególności chcemy zauważyć, że decyzje w sprawie strategii poboru opłat były przemyślane i podejmowane po zebraniu informacji i doświadczeń dotychczasowych systemów poboru opłat, funkcjonujących na świecie.

Po drugie, proces zapewnienia ciągłości opłat był ściśle nadzorowany i w sytuacji pojawienia się zagrożeń w trybie pilnym wdrażano mechanizmy korygujące.

Po trzecie, przejęcie nastąpiło w sposób płynny i nieuciążliwy, także dla użytkowników dróg płatnych.

Nie było sygnałów o negatywnych sytuacjach wynikających ze zmiany podmiotu obsługującego. Myślę, że to najważniejsza informacja dla tych, którzy korzystali w tym czasie z polskich dróg i ponosili opłaty za wykorzystanie infrastruktury drogowej. Zmiany, która nastąpiła między 2 a 3 listopada 2018 r. nie odczuli w żaden sposób. W żaden sposób kierowcy tego nie odczuli. Jestem przekonany, że zdecydowana większość kierowców nawet nie wie, że w tamtym roku taka zmiana nastąpiła.

Używając obrazowego porównania, ocena NIK jest oceną treningu, który zespół prowadzi przed meczem. Ocena oczywiście jest negatywna, druzgocąca i wskazuje jakieś błędy. Natomiast sam mecz jest zwycięski i drużyna wygrywa. I tak się właśnie stało z przełomowym momentem przejęcia systemu poboru opłat. Ten moment nie został w żaden sposób odczuty przez użytkowników polskich dróg i to jest w tym całym procesie najważniejsze i to, w tym całym procesie, trzeba bardzo mocno podkreślić.

Po czwarte, opłaty pobierane są w sposób ciągły, co oznacza, że przejęcie systemu przez stronę publiczną nastąpiło w sposób płynny.

Po piąte, zarządzanie systemem przeszło na jednostkę publiczną, która będzie nim zarządzała przez wiele lat – bez konieczności przekazywania systemu co kilka lat kolejnym, prywatnym firmom. Panie pośle, ten system jest w rękach państwowych – w polskich rękach, tak jak to miało wyglądać i tak jak to miało być.

Po szóste, zbudowano potencjał merytoryczny administracji publicznej, który będzie podstawą do przyszłego rozwoju systemu i opracowania nowych funkcjonalności.

Po siódme, dzięki przejęciu kontroli nad systemem przez państwo umożliwiono połączenie zasobów systemów państwowych.

Po ósme, dzięki zarządzaniu systemem przez państwo będzie można dokonywać elastycznych zmian w systemie bez każdorazowej potrzeby negocjacji umów z wykonawcą.

Po dziewiąte, w długiej perspektywie zapewniono możliwość generowania większych oszczędności. Natomiast bezpośrednio po przejęciu koszty systemu są nieznacznie niższe od dotychczasowych. To także bardzo istotny aspekt – aspekt finansowy, który przytaczano, a wygląda tak, jak przed chwileczką powiedziałem.

Warto zwrócić uwagę, że NIK ocenia negatywnie przygotowania do przejęcia KSPO, mimo iż operacja związana z przejęciem systemu przebiegła w sposób kontrolowany, terminowy i zgodny z przyjętymi założeniami. Pobór opłaty elektronicznej nie był zagrożony, a tym samym zachowana została ciągłość wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Po przejęciu systemu wpływy z tytułu opłat za przejazd po drogach krajowych nie uległy zmniejszeniu, co dowodzi skuteczności podejmowanych działań.

Zatem działania organów administracji rządowej oraz ich przygotowanie do zmiany podmiotu pobierającego opłatę drogową należy ocenić jako skuteczne.

Ponadto materiał NIK nie zawiera konkretnych zaleceń dla ministra, do których można byłoby bezpośrednio odnieść się w perspektywie przyszłych aktywności, a co więcej, odnosi się do działań, które znalazły już swój pozytywny finał. Wnioski mają następczy charakter w odniesieniu do decyzji podjętych jeszcze przed zakończeniem kontroli.

Panie przewodniczący, pozwoli pan, że teraz przedstawimy szczegółową informację, o którą w kolejności poproszę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych – pana Jarosława Waszkiewicza, szefa GITD – pana Alvina Gajadhura oraz pana dyrektora Jacka Grygę – z GDDKiA. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo, w kolejności wymienionej przez pana ministra – pan dyrektor Waszkiewicz.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w mojej wypowiedzi postaram się odnieść do kluczowych zarzutów formułowanych w kierunku ministra i Ministerstwa Infrastruktury. Zarzuty należy uznać za bardzo poważne, ale jednocześnie za nierzetelne i bardzo krzywdzące dla ministerstwa i podległych mu jednostek.

Pan minister podkreślił nakład pracy. Ja również podkreślę nadzór nad całym procesem. Zarządzanie całym procesem wymagało niezwykłej mobilizacji wszystkich jednostek. Wszyscy jesteśmy z państwem dziś przy stole. Proces przygotowania i przejęcia systemu wymagał niewyobrażalnej wcześniej pracy – w niedziele, weekendy i święta. Odbyło się 35 spotkań komitetu sterującego, który w randze dwóch konstytucyjnych ministrów i towarzystwie wszystkich jednostek na bieżąco monitorował i kontrolował ten proces. Jest to bardzo istotny aspekt kontrolny, którego nie można pominąć.

Teraz o konkretnych zarzutach skierowanych wobec ministra. Pierwszy zarzut dotyczy niewydania przez niemal dwa lata decyzji kierunkowej przez Ministra Infrastruktury, pozwalającej na rozpoczęcie procedury wyboru następczego wykonawcy. Proszę państwa, to zarzut dotyczący okresu od 2015 r. Przypomnę, że w tym okresie została przygotowana koncepcja systemowa połączenia krajowego systemu poboru opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężarowych z opłatą elektroniczną, jako nową koncepcją, dla pojazdów osobowych, tj. połączenie tego w jedność i wprowadzenie podobnych zasad dla samochodów ciężarowych i samochodów osobowych. Powyższa koncepcja wywołała szereg zastrzeżeń i obiekcji ze strony resortów, z którymi już w 2015 r. prowadzono konsultacje. Zastrzeżenia były natury o tyle istotnej, że nie pozwoliły na przeprowadzenie tej systemowej zmiany i przyjęcia jej przez rząd.

W wyniku wyborów parlamentarnych w 2016 r. nastąpiła zmiana rządu i zmiana osoby piastującej urząd ministra właściwego do spraw transportu. Niezwłocznie po objęciu tego urzędu przez pana ministra Adamczyka ta sprawa stała się pierwszoplanowym priorytetem resortu. W resorcie przeprowadzono szereg konsultacji wewnętrznych i międzynarodowych. Zorganizowano dwa duże seminaria warsztatowe z udziałem wielu firm zagranicznych i krajowych na temat rozwiązań światowych oraz możliwości i sposobu ich wdrożenia w Polsce.

W wyniku przeprowadzenia powyższych prac, wspólnie z GDDKiA, już w ciągu pierwszego roku od przejęcia urzędu przez pana Adamczyka ogłoszono przetarg na ponownego wykonawcę, czyli nastąpiło to w bardzo krótkim czasie, zwłaszcza w sytuacji braku koncepcji. Tak jak powiedziałem, wcześniejsza koncepcja został odrzucona i nie mogła być realizowana. Trzeba było ją wypracować na nowo, a następnie uruchomić i przeprowadzić przetarg. Trudno zgodzić się ze stwierdzeniem, że zadania te zajęły zbyt dużo czasu i było jakiekolwiek opóźnienie. Co więcej, przyjmowane harmonogramy na każdym etapie postępowania były rzetelne i wykonalne. Postępowanie przetargowe uruchomione przez GDDKiA mogło być rozstrzygnięte w zakładanym okresie, czyli w czasie wymaganym przed zakończeniem obowiązywania umowy z Kapsch.

Postępowanie przetargowe pokazało szereg dodatkowych ryzyk, które nakłada na siebie partner publiczny, powierzając partnerowi prywatnemu całość zarządzania takim systemem. Był to przetarg o ogromnej wartości i za każdym razem jego ponowienie miałoby taką wartość. W przetargu startowały największe firmy informatyczne i konsorcja, w skład których wchodziły firmy informatyczne z całego świata. Przy tej skali przetargu i tak ogromnym zainteresowaniu firm naprawdę bardzo trudno rzetelnie przeprowadzić postępowanie przetargowe w czasie, w którym było to wymagane. Ryzyka się zmaterializowały. Obawialiśmy się ryzyk, które powstały w ramach tego postępowania. Co więcej, firmy uczestniczące w postępowaniu zgłaszały szereg zastrzeżeń. Podstawowym było to, że pozycję uprzywilejowaną miał dotychczasowy wykonawca (firma Kapsch). Poprzez wprowadzenie systemu w 2010 r. i jego eksploatację pozycja Kapsch była zdecydowanie monopolistyczna i w efekcie preferencyjna w postępowaniu przetargowym. Z postępowania wyszło, że państwo musiałoby zaprojektować system od nowa i ponownie ponieść wydatek na jego rozwój. W systemie ponawianych przetargów co 6-8 lat, państwo musiałoby ponosić taki wydatek – w pełnym wymiarze – na nowy system poboru opłat, tj.

od nowa szykować system, od nowa poddawać go konkurencji, od nowa narażać się na ryzyka związane z postępowaniem przetargowym o ogromnej wartości, a ponadto od nowa wprowadzać ryzyko w Krajowy Fundusz Drogowy, czyli przychody, o których pan minister Grabarczyk powiedział, że są tak istotne dla rozwoju sieci drogowej.

Nie można było pozwolić na powyższe. Podjęto bardzo słuszną decyzję o tym, że państwo musi być bardzo silne w tym obszarze i musi kontrolować ten system, powierzając odpowiedzialność GITD. Takie zmiany zostały przeprowadzone. Proszę spojrzeć w kalendarz i sprawdzić – w najszybszym możliwie czasie. Szybko została przygotowana ustawa i sprawnie przeprowadzona przez parlament. Dziękujemy wszystkim posłom za współpracę przy tej ustawie. Ustawa pokazała, że kierunek jest bardzo słuszny, ale cele stawiane przed ustawą są celami wieloletnimi. Każdy z tych celów, nie jest to cel na najbliższy dzień, tydzień lub miesiąc. Na cele musimy patrzeć przez pryzmat kilku lat.

Kolejno o tym, co było w pytaniu i pojawiło się w zarzutach. Po pierwsze, kontrola państwa nad systemem. Już dzisiaj mamy większą kontrolę nad systemem. Kapsch funkcjonujący w tym systemie ograniczony jest tylko do tych funkcji, które musi wykonywać nieodzownie. Staraliśmy się, aby wszystkie pozostałe funkcje były w rękach GITD i Instytutu Łączności.

System, choć przestarzały, nadal musi funkcjonować w tym rozwiązaniu technologicznym, aby zapewnić środki dla Krajowego Funduszu Drogowego. Wszystkie zawarte umowy zapewniają czas na przygotowanie nowego systemu. Nowy system, w nowym rozwiązaniu technologicznym, odpowie na wszystkie cele, czyli będzie maksymalna kontrola państwa i rola państwa w zarządzaniu systemem poboru opłat, generowanie niezachwianego strumienia środków do KFD oraz brak uzależnienia od wykonawców prywatnych w maksymalnie możliwym zakresie. Oczywiście w ramach poszczególnych elementów systemu współpraca z partnerami prywatnymi będzie miała miejsce, ale tylko w ograniczonym zakresie. To tyle, jeśli chodzi o pierwszy zarzut.

Drugi zarzut dotyczył decyzji ministra o wskazaniu GITD jako podmiotu zobowiązanego do poboru opłaty elektronicznej podjętej na podstawie składanych przez tę jednostkę oświadczeń, tj. bez przeprowadzenia szczegółowych analiz uzasadniających wprowadzenie tego rozwiązania. Trochę już o tym zacząłem mówić. Przecież GITD w pierwszym etapie funkcjonowania tego systemu (na starych zasadach z firmą Kapsch) był podmiotem odpowiedzialnym za kontrolę. Znał ten system bardzo dobrze – od podszewki, tj. od działań kontrolnych, a więc od tych najistotniejszych, które w systemie są realizowane. Wtedy były już pewne kompetencje i to tam jako Ministerstwo Infrastruktury zdecydowaliśmy się te kompetencje budować i w tej jednostce wykształcić potencjał do obsługi wszystkich naszych potrzeb w tym zakresie.

Doświadczenia w funkcjonowaniu takich systemów mają tylko wybrane kraje. Polska jest jednym z nich. Nabraliśmy bardzo dużo doświadczeń w realizacji umowy z Kapsch. Na tym etapie wszystkie wykorzystujemy. Dlatego potencjał w GITD będzie rósł i odpowiedzialność po stronie inspekcji za system będzie coraz większa.

NIK w kolejnym zarzucie kierowanym wobec ministra stwierdziła, że już w dniu uchwalenia ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych wiadomo było, że zadania bezpośrednio związane z systemem centralnym muszą pozostać przy jego twórcy, tj. dotychczasowym wykonawcy bądź realizowane przy jego udziale. Wiadomo było również wiele innych rzeczy, w tym, że są to rozwiązania przestarzałe, będą mogły funkcjonować w ograniczonym czasie, oparte są na rozwiązaniach, które nie są wspierane przez firmy informatyczne na świecie itd. Do tych rzeczy należy jądro systemu informatycznego. Do tych rzeczy należy również Centrum Przetwarzania Danych.

We wszystkich kluczowych zakresach cały czas zależymy od partnera prywatnego. Tak, ale w styczniu 2021 r. to się skończy. Jądro informatyczne systemu zostanie zbudowane przez GITD. Zaczęliśmy to robić wspólnie z Instytutem Łączności. Mamy nadzieję na bardzo owocną współpracę. Dlaczego Instytut Łączności? Ta kwestia również pojawiła się dzisiaj. Na pewno pan prezes powie więcej na ten temat. Powiem tylko, że Instytut Łączności już prowadzi dla rządu działania informatyczne na wielu płaszczyznach, w tym w ramach uszczelniania systemu podatkowego i monitorowania pojazdów prze-

wożących towary akcyzowe. Powyższe doświadczenia są bardzo cenne i zostaną przez nas wykorzystane.

Wykorzystujemy nie tylko doświadczenia istniejące w sektorze prywatnym, ale generujemy także oszczędności. Oszczędności w przyszłości to współpraca systemów. Będzie to wykorzystanie wspólnych zasobów i kontrola nad kluczowymi ich elementami. Podkreślam, nie wszystko dla sektora publicznego. Sektor prywatny nadal będzie wytwarzał bramownice, jeżeli będzie to konieczne w celach kontrolnych. Sektor prywatny dalej będzie dostarczał sprzęt informatyczny. Ponadto może dostarczać urządzenia pokładowe itd. Wiadomo, że za te obszary państwo nie powinno odpowiadać. Sektor prywatny posiada najwłaściwsze kompetencje w tym zakresie. Natomiast nie będzie to miało wpływu na zarządzanie i kontrolę systemu.

Proszę państwa, wszystkie działania doprowadzą do tego, że Minister Infrastruktury będzie mógł zarządzać systemem w sposób elastyczny. Może się to wiązać z rozszerzeniami systemu na wszystkie nowobudowane odcinki autostrad i dróg ekspresowych i na inne drogi, gdzie wdrożenie takiego systemu jest konieczne. Może się to wiązać z przejściem na nową technologię – na przykład, przejście na technologię satelitarną. W Ministerstwie Infrastruktury została już podjęta decyzja w tej sprawie, z udziałem komitetu sterującego, który ją zatwierdził. Ponadto system pozwoli ministrowi na elastyczne odpowiadanie na wszystkie potrzeby użytkowników. System jest również po to, żeby był wygodny dla użytkowników – sposoby płatności, sposoby kontaktu, obsługa użytkowników itd. To wszystko będzie o wiele łatwiejsze w nowych rozwiązaniach w porównaniu do wieloletniej umowy z jakimkolwiek partnerem prywatnym. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. W kolejności pan minister Alvin Gajadhur. Proszę bardzo.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, dużo już zostało powiedziane przez pana ministra Webera i pana dyrektora Waszkiewicza. Ja również nie zgadzam się z negatywną oceną działań GITD wyrażoną przez NIK.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego w skuteczny sposób przejął system poboru opłat. Ocena NIK została wysnuta jeszcze przed przejęciem, czyli dotyczyła okresu przejściowego. Główna obawa NIK dotycząca braku zapewnienia ciągłości wpływów do KSPO, jak państwo wiedzą, na szczęście się nie sprawdziła. System został przejęty skutecznie z 2 na 3 listopada, bez żadnych zakłóceń dla kierowców, o czym przed chwilą mówił pan minister Weber.

Panie przewodniczący, nie odnotowaliśmy negatywnych artykułów w mediach w dniu przejęcia lub po przejęciu. Wszystko odbyło się w sposób niezauważalny dla opinii publicznej, a przede wszystkim dla kierowców i przewoźników, którzy na co dzień korzystają z systemu. Przykładowo, punkty obsługi klienta jak działały przed przejęciem systemu, tak samo działają po jego przejęciu. W sprawny i skuteczny sposób można wypożyczyć urządzenie pokładowe, zwrócić itd. Nie ma z tym kłopotów.

Odnosząc się do zarzutów NIK musimy potwierdzić jedną rzecz. Przejęliśmy system w bardzo krótkim okresie. Pan dyrektor Waszkiewicz przed chwilą wspomniał o kilkudziesięciu spotkaniach komitetu sterującego. Był to proces dobrze zorganizowany. Był to proces, nad którym pieczę sprawował komitet sterujący, w skład którego wchodzili m.in. Minister Infrastruktury i Minister Cyfryzacji. GITD reagował elastycznie. Były pewne zmiany scenariuszy, ale to jest normalne przy tak dużym przedsięwzięciu. Reagowaliśmy elastycznie i sprawnie. Pewne koncepcje rzeczywiście ulegały zmianie, ale wszystko przebiegało w sposób kontrolowany.

Szanowni państwo, warto podkreślić, że system przejęliśmy skutecznie mimo niekorzystnej dla Skarbu Państwa umowy, którą zawarto w 2010 r. Może przypomnę, że GITD miał jedynie 30 dni na zapoznanie się z zapisami wszystkich umów podwykonawczych. Wgląd do tych umów mieliśmy 30 dni przed przejęciem systemu. Niestety były to skutki umowy zawartej z poprzednim operatorem w 2010 r.

Wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego są na podobnym poziomie jak przed przejęciem systemu, a nawet minimalnie wyższe. Jeżeli państwo będą zainteresowani, a pan przewodniczący pozwoli, szczegóły w tej sprawie może przedstawić mój zastępca – pani Anita Oleksiak.

Szanowni państwo, o czym jeszcze warto wspomnieć? Kwestia zasobów kadrowych. Zbudowaliśmy zespół kompetentnych osób, które zajmują się utrzymaniem obecnego systemu. Mówiliśmy, że jest to system tymczasowy. Jest to system obciążony długiem technologicznym. Od samego początku wraz z pracami nad przejęciem systemu zostały zainicjowane prace nad budową nowego systemu poboru opłat. Jeszcze przed przejęciem systemu została zawarta umowa z Instytutem Łączności na prace badawczo-rozwojowe, przygotowanie koncepcji nowego systemu, który z początkiem 2021 r. zastąpi obecny, stary i archaiczny system poboru opłat.

W okresie 10 miesięcy przed przejęciem systemu, jak i po jego przejęciu, budujemy zespół specjalistów, którzy będą pracowali nad budową nowego. Oczywistym jest, że z chwilą wejścia w życie ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych w GITD nie było pełnego zespołu specjalistów. Dopiero po wejściu w życie ustawy zaczęliśmy w skuteczny sposób przeprowadzać nabory. Tak jak powiedziałem, w chwili obecnej w KSPO, czyli w Biurze Krajowego Systemu Poboru Opłat, pracuje zespół kompetentnych specjalistów, którzy dedykowani są tematowi poboru opłat.

Były zarzuty co do przeprowadzania postępowań. Wszystkie postępowania zorganizowane przez GITD były przeprowadzone zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych. Każde postępowanie było również uzasadniane. Uzasadnienia wysyłano do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

Podstawowymi celami nowelizowanej ustawy w grudniu 2017 r. były: zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO i stałego generowania przychodów z tytułu opłat drogowych, optymalizacja kosztów funkcjonowania KSPO, możliwość sprawnego i ciągłego doskonalenia zasobów kadrowych w zakresie wiedzy i dokumentacji dotyczącej działania KSPO, wzmocnienie kontroli ministra właściwego do spraw transportu nad organem bezpośrednio zarządzającym KSPO, wyższy stopień standaryzacji rozwiązań teleinformatycznych oraz lepsze wykorzystanie potencjału KSPO w celu wzmocnienia efektywności realizacji innych zadań administracji publicznej. Te cele zostały zrealizowane.

Zarzut NIK, że koszty są wyższe jest również nieprawdziwy. W celu jak najbardziej przejrzystego oszacowania kosztów trzeba wziąć pod uwagę dłuższy okres. NIK oparła się na okresie 4 miesięcy. Jest to zbyt krótki okres. Niektóre koszty z podwykonawcami GITD pokrywa jednorazowo. Potem, w trakcie trwania umowy, pewnych kosztów nie będzie, więc trzeba wziąć pod uwagę dłuższy okres. Poza tym NIK uwzględniła koszty, które były poniesione w związku z pracami nad nowym systemem. Zatem NIK uwzględniła nie tylko koszty związane z utrzymaniem starego systemu, ale także koszty związane z budową nowego (prace projektowe).

Tak jak przed chwilą wspomniałem, intensywnie pracujemy nad budową nowego KSPO – systemu, który będzie współpracował z innymi systemami państwowymi – m. in. systemem SENT, wykorzystywanym przez Ministra Finansów. Stąd m.in. współpraca z Instytutem Łączności – Państwowym Instytutem Badawczym, który wykonał już wiele prac dla Ministra Finansów, w tym związanych z budową systemu SENT.

Przewidujemy system modułowy, który będzie można rozwijać. System będzie przyjazny kierowcom i przewoźnikom. W przyszłości chcemy wprowadzić możliwość rozbudowy tego systemu o elektroniczną kontrolę zezwoleń, o co m.in. apeluje strona społeczna – strona przewoźników drogowych. W nowym systemie będzie możliwość jego rozbudowy i rozwoju. Natomiast obecny system będzie jedynie wykorzystywany do czasu zbudowania nowego. Z chwilą przejścia na nowy system stary system zostanie wyłączony.

Reasumując, mimo niekorzystnej umowy z 2010 r., którą Skarb Państwa podpisał z poprzednim operatorem, Główny Inspektorat Transportu Drogowego w sposób skuteczny i niezakłócony dla kierowców przejął obecny system poboru opłat. Obawy NIK artykułowane podczas kontroli nie sprawdziły się. Uważamy, że zarzuty, które zostały postawione GITD są nierzetelne. System został przejęty, a wpływy do KSPO nie są zakłócone.

Jeżeli jeszcze pan przewodniczący pozwoli…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Według kolejności pan minister wskazywał pana dyrektora Grygę z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeśli pan dyrektor chce ustąpić miejsca, to proszę, a jeśli nie, to proszę pana dyrektora o zabranie głosu.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Gryga:

Rozumiem, że teraz ja?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, proszę bardzo.

Zastępca GDDKiA Jacek Gryga:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jak powiedziano, GDDKiA brała i nadal bierze udział w pracach związanych z systemem poboru opłat. Do ubiegłego roku to my prowadziliśmy to zagadnienie na podstawie umowy zawartej z operatorem, którym była firma Kapsch.

W okresie przejściowym, gdy kończyła się umowa, generalny dyrektor był zobowiązany do podjęcia działań celem przedłużenia czynności poboru opłat. Podjął stosowne działania w tym zakresie, wbrew temu, że w dokumentach z kontroli znajduje się zarzut pod adresem GDDKiA, iż harmonogram przetargu na wybór podmiotu, który miał realizować nowy system poboru opłat został sporządzony nierzetelnie, przez co przetarg przedłużał się i nie było możliwości jego sfinalizowania, a to z kolei sprawiało zagrożenie braku kontynuacji poboru opłat. Nawet kontrolujący zauważyli, że GDDKiA w odpowiednim momencie rozpoczęła prace przygotowawcze do rozpoczęcia procedury przetargowej i wyłonienia nowego operatora.

Opracowując harmonogram zamówienia GDDKiA uwzględniła czas na przeprowadzenie czynności związanych z ewentualnym skorzystaniem przez uczestników postępowania ze środków ochrony prawnej. Założyliśmy nie tylko terminy, które wynikały jasno np. z Prawa zamówień publicznych, ale również znając specyfikę tego zagadnienia, spodziewaliśmy się różnych komplikacji. Ponadto spodziewaliśmy się czynności podejmowanych przez uczestników przetargu, które będą przedłużać postępowanie.

W związku z tym analizując dane, które służyły nam do skonstruowania harmonogramu już na samym początku przewidzieliśmy dłuższy czas prowadzenia postępowania. Analizując inne postępowania, czerpiąc np. z danych udostępnionych przez UZP, określiliśmy, że średni czas trwania przetargu w tym trybie w takiej branży wynosi ok. 213 dni, przy czym maksymalny czas, który znalazł się w próbie wyniósł 275 dni. Według naszego zachowawczego (nazwałbym go pesymistycznym) harmonogramu, założyliśmy, że nasz czas przetargu wyniesie 450 dni. Co prawda mieliśmy krótszy harmonogram (optymistyczny) obliczony na 330 dni, ale tak jak powiedziałem, spodziewaliśmy się raczej pesymistycznego przebiegu. Nawet pesymistyczny harmonogram zakładał, że zakończymy czynności wyborem kolejnego operatora na ok. 8 miesięcy przed zakończeniem poprzedniej umowy. Naszym zdaniem była to wystarczająca rezerwa czasowa.

Uważamy, że zastosowana rezerwa czasowa była wystarczająca, natomiast trudno było przewidzieć, że będzie tak duża liczba pytań i protestów. Należy zaznaczyć, że głównym protestującym podmiotem była sprawująca do tej pory rolę operatora firma, z którą GDDKiA miała umowę.

Drugim zarzutem, który nam się stawia jest brak zatwierdzenia szczegółowego planu zdawczo-odbiorczego systemu. Umowa przewidywała, że w stosownym czasie taki dokument ma stworzyć wykonawca. Wykonawca sporządził dokument, który po naszych uwagach, o ile dobrze pamiętam, musiał kilkunastokrotnie poprawiać (blisko 20 razy). Przez cały czas nie mogliśmy się porozumieć co do jednego elementu. Nie mogliśmy zatwierdzić tego dokumentu, ponieważ według naszych interpretacji zapisów, które były nam doskonale znane chcieliśmy, aby wykonawca na koniec pełnienia swojej roli przekazał nam zapas części zamiennych oraz materiałów eksploatacyjnych. Tymczasem wykonawca stał na stanowisku, interpretując zapis umowy na swój sposób, że jego obowiązkiem jest tylko wskazanie miejsc, w których tego typu części zapasowe lub materiały eksploatacyjne możemy zakupić. Przy takich zapisach umowy nie mogliśmy zgodzić się

na zatwierdzenie dokumentu. Byłoby to sprzeczne z interesem państwa, a wręcz stanowiłoby to naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Dążyliśmy do możliwie szczegółowego opisania procesu zdawczo-odbiorczego, z uwzględnieniem zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa, co GDDKiA czyniła w kolejnych wersjach przedstawianego przez wykonawcę dokumentu. Mimo, że nie udało się osiągnąć porozumienia w zakresie części zapasowych i materiałów eksploatacyjnych, inne zapisy pozostały w mocy i zostały użyte w procesie przejęcia systemu. Myślę, że fakt, iż system został skutecznie przejęty wskazuje na to, że zapisy, mimo braku formalnego zatwierdzenia, zostały zastosowane i nie było ryzyka braku poboru opłat. Natomiast sama umowa była tak skonstruowana, że rozumiał to także wykonawca. Myślę, że dzięki temu doszło do porozumienia i zatwierdzenie planu zdawczo-odbiorczego nie było warunkiem koniecznym przekazania systemu.

Kolejny temat związany z naszą działalnością dotyczy wiedzy. Stwierdzono, że w naszej instytucji był brak wiedzy na poziomie pozwalającym na sprawowanie nadzoru nad pracą doradcy technicznego. Proszę państwa, mamy do czynienia z bardzo specjalistyczną (wręcz niszową) dziedziną, wymagającą bardzo wysokospecjalistycznych znajomości i ludzi. W tym wypadku przyjęliśmy model, który stosowany jest w wielu tego typu zagadnieniach, nie tylko u nas, ale i na świecie. Był to model, w którym wyspecjalizowana firma prowadzi na rzecz zamawiającego fachowy nadzór nad projektem. Taki model został przyjęty (w sposób racjonalny) już w momencie zamawiania umowy. Należy wskazać, że pozyskanie wysokiej klasy specjalistów z branży informatycznej dla administracji publicznej jest wyjątkowo trudne. Jak już mówiono jest to bardzo specjalistyczna praca, a w administracji publicznej nie ma możliwości spełnienia potrzeb finansowych dla tego typu specjalistów. Myślę, że to świadczy o tym, iż nie mogliśmy inaczej postąpić. Tak zostało to wprowadzone.

Zarzuca się nam, że dokumentacja została przyjęta z brakami. Chciałbym wskazać na zapisy umowy, które zobowiązywały wykonawcę do jej uzupełnienia lub poprawy w przypadku, gdy przejęto niepełną dokumentację lub stwierdzono jej braki. Wykonawca to czynił.

Wszystkie roszczenia, które GDDKiA posiadała wobec wykonawcy nadal są aktualne. Nowy operator może dochodzić roszczeń.

Tyle z mojej strony. Jeżeli potrzebne są szczegółowe informacje, chętnie udzielimy odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Myślę, że w dalszej części będzie zestaw pytań. Natomiast w tym momencie chciałbym bardzo serdecznie przywitać pana ministra Andrzeja Adamczyka, który do nas dołączył.

Jeżeli chodzi o stronę rządową to wszystko, tak? W wypowiedziach przywoływano Instytut Łączności. Jeśli jest taka potrzeba, pan dyrektor może dołączyć komentarz do raportu NIK. Jeśli nie, to przejdę do części pytań ze strony pań i panów posłów. Proszę, przyjmuję zgłoszenia. Pan poseł Żmijan, później pan poseł Suchoń. Czy będą jeszcze zgłoszenia ze strony państwa posłów? Jeśli nie, to zamykam listę. Proszę, pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, na początku odniosę się do wypowiedzi pana ministra Gajadhura. Panie ministrze, no niechże się pan nie pogrąża. Cytuję: „Gazeta Prawna” – „Nacjonalizacja viaTOLL, czyli powrót Kapscha”; „Austriacki Kapsch nadal będzie pobierał myto – nie będzie taniej” – „Rzeczpospolita” i „Urzędnicy chcieli to ukryć, ale gorzka prawda wyjdzie na jaw”.

Gratuluję państwu świetnego samopoczucia, ale wolałbym, żebyśmy rozmawiali o faktach. Fakty zawarte są w raporcie NIK. Co prawda raport NIK zawiera także państwa intencje, ale przecież w tej opinii nie chodzi o intencje i działania na przyszłość. Jest to raport oceniający przygotowanie i przeprowadzenie procesu przejęcia systemu poboru opłat.

Państwo mówicie, że wszystko poszło bardzo dobrze i nikt z tego tytułu nie miał uciążliwości, zaś budżet państwa nie poniósł strat. Wobec tego postaram się zadać kilka pytań, czy rzeczywiście tak było i przywołam fakty.

Panie ministrze (do pana ministra Adamczyka), resort wychodząc z inicjatywą w tej sprawie chodził po prostu po omacku, a podległym urzędom i urzędnikom towarzyszył chaos.

Na posiedzeniach Komisji wtedy, gdy pan minister infrastruktury przyszedł z nowelizacją ustawy, która mówiła o przejęciu systemu poboru opłat przez GITD, zwracaliśmy wyraźnie uwagę na to, że GITD nie jest przygotowany do tego w żadnym calu. Systemy, którymi zarządzał i de facto administrował nie były wdrożone przez niego. Były wdrożone przez firmy zewnętrzne. GITD tylko nimi administrował.

Mam szczególny powód, żeby postawić państwu dodatkowe pytania. Przypomnę, że w dniu 17 lipca 2018 r. odbywaliśmy posiedzenie Komisji, na którym osobiście zadawałem pytania i prosiłem o udzielenie odpowiedzi. Ponieważ państwo nie udzielaliście odpowiedzi kończyłem prośbą o udzielenie odpowiedzi w formie pisemnej. Do dzisiaj czekam na odpowiedzi. Państwo nie tylko nie chcieliście współpracować w ramach dyskusji na Komisji.

Po prostu do dzisiaj zachowujecie się bardzo arogancko. W szczególności kieruję słowa krytyki pod adresem szefa resortu – pana ministra Andrzeja Adamczyka i szefa GITD – pana Alvina Gajadhura. Mało tego, przypominam sobie wasze bardzo dobre samopoczucie i uśmiechy, gdy państwo nie musieliście udzielać mi odpowiedzi, wchodząc na ścieżkę ewentualnego utajnienia raportu NIK.

Mówię, że zachowywaliście się chaotycznie i byliście zupełnie nieprzygotowani. Oto na posiedzeniu Komisji w dniu 17 lipca 2018 r. minister Chodkiewicz odpowiadał na pytania i mówił, że właśnie ogłosiliście przetarg na doradcę, pojawiła się firma z Budapesztu, wspomniał o liście intencyjnym, wymieniał Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Cyfryzacji, Instytut Łączności, Politechnikę Łódzką, Centralny Ośrodek Informatyki, Naukową Akademicką Sieć Komputerową, WAT itd. Było mnóstwo słów i mnóstwo chaosu – żadnego działania.

Pytałem pana ministra Gajadhura o dymisję osoby, która odpowiadała za proces przejęcia tego systemu w początkowej fazie działania pana instytucji. Czemuż to zrezygnował szef Centralnego Ośrodka Informatyki? Przecież to wszystko miało miejsce. Byliśmy uczestnikami i obserwatorami tego procesu.

Na posiedzeniu Komisji w dniu 23 listopada 2017 r. minister Adamczyk powtórzył wszystkie cele, które zostaną osiągnięte, a przed chwilą usłyszeliśmy, że z raportu wynika, iż żaden z celów nie został osiągnięty. Nie ma żadnych oszczędności. Jest wykazane, a państwo tego nie podważyliście, że jest drożej. Po przejęciu funkcjonowanie systemu jest droższe i co do tego nie ma żadnej wątpliwości. Nie ma żadnej kontroli, a zapewnialiście Wysoką Komisję, że będzie pełna kontrola, będzie to w polskich rękach i będą polskie firmy. Do dzisiaj tego nie ma. Dzisiaj delikatnie przemycacie nam informację, że bez Kapscha nie jesteście jeszcze w stanie zarządzać systemem. Jeszcze długo nie będziecie w stanie zarządzać całym systemem.

Mówmy prawdę. Jeżeli było tak wspaniale i jest wspaniale, to mam kluczowe pytanie. Panie ministrze, dlaczego pan utajnił raport? Dlaczego pan wszedł na tę drogę? Co chcieliście ukryć? To jest kluczowe pytanie. Jakie nadrzędne wartości wynikały z tego raportu, że chcieliście go utajnić? Żadne. Po prostu chcieliście ukryć swoją kompromitację i kompletne nieprzygotowanie do tego procesu. Wykonaliście pracę w sposób, w który nie można wykonywać, bo jest to zbyt poważna sprawa i zbyt duże środki wchodzą w grę, od których zależy w zasadniczy sposób m.in. program infrastrukturalny, czyli budowa dróg.

Jeżeli państwo chcecie nas tak łatwo zbyć, to chcę państwu powiedzieć, że w kraju już mogliśmy pobierać dodatkowo 500 mln zł rocznie do KFD, tylko trzeba było to wykorzystać. To również pochodzi z raportu. Na dzień 23 lutego można było dołączyć do systemu 234 km dróg ekspresowych i 500 km pozostałych dróg krajowych. Na koniec 2018 r. można było dołączyć kolejne kilometry dróg, a na początku tego roku kolejną transzę. Szacunki są jasne – 500 mln zł rocznie mogło wpływać do KFD, ale wiemy, dlaczego tak się nie stało. Nie bylibyście w stanie tego ogarnąć i pogrążylibyście dotychczasowy sys-

tem. Dlatego nie włączaliście kolejnych kilometrów dróg do systemu. To są prawdziwe efekty państwa działania. Przejęliście firmy, które tym się zajmowały. W zasadniczy sposób – Kapsch i nie ma tam żadnych dodatkowych efektów, a już na pewno nie osiągnęliście zakładanych celów.

Dlaczego chcieliście państwo utajnić raport? Proszę o udzielenie odpowiedzi. Ponadto, nie znajduję innego wytłumaczenia jak arogancja, żeby łamać regulamin Sejmu i nie odpisać posłowi na pytanie choćby w ten sposób, że nie odpowiemy panu, bo utajniliśmy raport. Czy to jest dialog w ramach sejmowej Komisji Infrastruktury? Oczywiście, bardzo pana bawi panie ministrze Gajadhur ta sytuacja. Widzę to. Kolejny raz daje pan dowód pańskiego traktowania sejmowej Komisji Infrastruktury i pracujących w niej osób. Bardzo dziękuję panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suchoń jako ostatni.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, powiem tak, że cały czas przy okazji dyskusji i debaty na temat systemu poboru opłat wracam myślą do grudnia – końcówki 2017 r., gdy przez Sejm niemal w ekspresowym tempie przepychana była ustawa, mimo licznych wątpliwości zarówno posłów, jak i ekspertów w tej dziedzinie. Projekt ustawy w zasadzie miał za zadanie znacjonalizować system poboru opłat.

Na początku mojej wypowiedzi chciałbym przytoczyć słowa pana ministra Adamczyka, który brał wtedy udział w posiedzeniach Komisji i tak oto mówił o kompetencjach: „Nie jest tak, że w inspekcji transportu drogowego i w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pracują osoby, które o systemie i poborze opłat nic nie wiedzą albo wiedzą bardzo mało. Zapewniam pana (minister odpowiadał na pytanie jednego z panów posłów), że są tam eksperci i specjaliści, którzy wiedzą jak ten system działa. Ich wiedza jest olbrzymia. Wiem to, bo rozmawiałem z tymi osobami, nie tylko ja, ale także obecny tutaj pan minister Chodkiewicz i moi współpracownicy. Zresztą myślę, że główny inspektor transportu drogowego – pan Alvin Gajadhur – będzie na ten temat mógł cokolwiek powiedzieć. Mówienie dzisiaj, że służba jest dzisiaj kompletnie nieprzygotowana, bo nie ma wiedzy, to cokolwiek za daleko posunięta opinia i deprecjonowanie służby, która na ten temat wie bardzo dużo”.

Muszę powiedzieć, że dzisiaj, gdy czytamy opinię NIK i przyglądamy się faktom, to te słowa wypowiedziane w 2017 r. mają się nijak do rzeczywistości. Wtedy (w 2017 r.) próbowano przekonać posłów i opinię publiczną do tego, że państwo posiadacie odpowiednie i wystarczające kompetencje do tego, żeby bez problemu przejąć system poboru opłat.

Dzisiaj chcę podziękować wszystkim pracownikom, wszystkim specjalistom, pracownikom ministerstwa, wszystkich służb, którzy, tak jak pan dyrektor powiedział, pracowali dzień i noc. Pracowali przez święta, w nadgodzinach… jak nigdy w życiu. Muszę powiedzieć, że w tę pracę wpuściło państwa nieodpowiedzialne postępowanie kierownictwa ministerstwa i nieprzygotowanie do przejęcia systemu, czyli najpierw powinno być wypracowanie pomysłu, a później opracowanie harmonogramu i na końcu powinno nastąpić rzeczone przejęcie systemu poboru opłat.

Mówiąc wówczas o projekcie próbowaliśmy przekonać ministerstwo do wprowadzenia zapisów awaryjnych. Zapisów, które umożliwiłyby przekazanie systemu na jakiś czas firmie, która dotychczas go obsługiwała, tj. na wypadek braku własnych kompetencji. Ministerstwo wówczas zapewniało i zaklinało rzeczywistość, że jest do tego przygotowane, są kompetencje, a wszystko jest zaplanowane. Dzisiaj widzimy, że wszystkie zapewnienia i wszystkie słowa, które wówczas zostały wypowiedziane na posiedzeniu Komisji nie miały nic wspólnego z prawdą. Scenariusza nie było. Mało tego, jeżeli przyjrzymy się ocenie sformułowanej przez NIK, która przecież gdy przychodzi, a każdy kto pracował w instytucji publicznej wie jak wygląda kontrola, zadaje pytanie i patrzy na konkretne dowody i dokumenty, czy dana sytuacja znajduje w nich odzwierciedlenie. I dalej, czy w dokumentach znajdują odzwierciedlenie programy, plany, czy też te rzeczy, które organizacja ma obowiązek zgodnie z przepisami przeprowadzić. Jeżeli nie ma dokumentów

wtedy NIK stwierdza, że nie ma dowodu na to, że coś zostało przeprowadzone. I właśnie to widzimy w tym raporcie. Na przykład w kwestii wiedzy czytamy: „GDDKiA nie posiadała wiedzy o funkcjonowaniu systemu viaTOLL" i co gorsze, nie podejmowała żadnych działań w celu jej nabycia. Jak państwo teraz wytłumaczycie, że wszystko wiedzieliście i w zasadzie była to wina dotychczasowego wykonawcy, skoro nie podejmowaliście żadnych (według raportu NIK) działań w celu nabycia tej wiedzy?

Dzisiaj z ust pana ministra słyszymy, że taka była umowa i miał 30 dni. Skoro wcześniej nie próbowaliście ich zapytać w żaden formalny sposób, czy wam pomogą, udostępnią lub pokażą, to jak to miało się ziścić w praktyce? Nie miało prawa. Po prostu nie miało prawa. Przejęcie było absolutnie nieprzygotowane. Z dzisiejszej perspektywy muszę powiedzieć, że, słowa które padły na posiedzeniu Komisji, zresztą nie tylko ze strony pana ministra Adamczyka, ale także ze strony innych obecnych ministrów, mają charakter wprowadzenia Komisji w błąd zarówno co do kompetencji, jak i możliwości przejęcia oraz kwestii finansowych.

Jeżeli chodzi o kwestie finansowe, to pan minister był uprzejmy dzisiaj zauważyć, że koszty nie są wyższe, a nawet są troszeczkę niższe. Wracamy do projektu, który został przedstawiony. Patrzymy i analizujemy. W projekcie zapisane były dwa wskaźniki. Pierwszy – 30%, jeżeli chodzi o rozwój systemu, a druga globalna kwota – 20% obniżenia w stosunku do danych ze strony wykonawcy rynkowego. Taki był wskaźnik (20%) deklarowany przez państwa – koszty systemu mają się obniżyć. Pomijam sytuację i dane ze strony ministerstwa, które mówiły, że system będzie kosztował 5,3 mld zł, a poprzedni wykonawca deklarował, że w ramach postępowania konkurencyjnego jest w stanie złożyć ofertę poniżej 4 mld zł. Takie były deklaracje, czyli de facto państwa wykonanie byłoby droższe o 1,5 mld zł.

Jakie w rzeczywistości jest odzwierciedlenie deklaracji o obniżeniu kosztów w uzasadnieniu do ustawy – o 20%? Żadne. Koszty tego systemu nie spadły, tak jak miały spaść. Mało tego, nie wiadomo, czy w ogóle spadły, ponieważ patrząc na historię naszej debaty w sprawie tego systemu nie mam zaufania do danych i słów, które państwo deklarujecie, bo one po prostu nie mają pokrycia w rzeczywistości.

Zaraz zadam pytanie o utajnienie raportu, bo to jest kolejna historia, którą musimy wyjaśnić. Notabene nie dziwię się, że państwo chcieli utajnić ten raport.

Kolejna rzecz. Ministerstwo deklaruje, że system nie kosztuje drożej, ale nasuwa się pytanie, jak bardzo ten system się rozrósł. Ile przybyło dróg objętych opłatami od dnia przejęcia systemu? Ile tych dróg przybyło? Czy można to porównać w jakiś sposób z poprzednimi latami? Czy jest to ta sama dynamika przyrostu? Ja nie mam takiego wrażenia. Mało tego, są takie drogi, jak np. droga krajowa nr 1, gdzie system powinien być zainstalowany, bo na drodze konkurencyjnej jest zainstalowany system i tam samochody nie jeżdżą, natomiast tę drogę rozjeżdżają. Pan minister wie, o którą chodzi.

Szanowni państwo, kolejna rzecz, o której chcę powiedzieć to kwestia wykonawców. Przecież podczas pracy nad tym projektem ministerstwo i główny inspektor deklarowali, że począwszy od momentu przejęcia to państwo i instytucje państwowe będą ten system prowadzić. Co się okazało? Kapsch jest dla państwa jak viagra. Bez niego nie pojedziecie. Bez Kapscha nie pojedziecie. Czy tak miało to wyglądać?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, a nie na posiedzeniu Komisji Zdrowia.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Rozumiem panie przewodniczący, ale rozmawiamy o miliardowych wpływach i wydatkach z budżetu państwa. Trzeba to odpowiednio opisywać. Powiedziałbym, że czasem musi być to trudne i dosadne, ale mam wrażenie, że odpowiadające rzeczywistości.

Jedna z ostatnich rzeczy, o której chcę powiedzieć to kwestia utajnienia raportu. Myślę, że próba uniknięcia debaty parlamentarnej w przypadku tak druzgocącego raportu jest z jednej strony zrozumiała, ale z drugiej strony uważam, że powinno się szanować debatę parlamentarną. Była to próba obejścia debaty poprzez utajnienie raportu, bo mam wrażenie, że tak miało to wyglądać ze względu na druzgocące wnioski. Utaj-

niliście raport, żeby przypadkiem nie trzeba było o tym rozmawiać. Myślę, że nie jest to najlepszy sposób.

Rozumiem wszystkie argumenty, że państwo pracowali dzień i noc, że nigdy wcześniej nie było takiego zaangażowania. Gdyby wcześniej wszystko było odpowiednio zaplanowane i cały proces był odpowiednio rozpisany, a decyzje podejmowały osoby odpowiedzialne, które mają świadomość ograniczeń, to myślę, że nie trzeba by było poświęcać niestandardowego czasu w celu doprowadzenia do przejęcia. Natomiast okazało się, że ministerstwo i podległe mu instytucje nie są do tego przygotowane. W zasadzie wygląda na to, że nie miały świadomości, jak należy się do tego przygotować. W związku z tym Komisja i opinia publiczna zostały wprowadzone w błąd.

Kwestie kosztów są w sposób oczywisty nieadekwatne w stosunku do tego co zapowiadano w projekcie.

Trudno uznać raport za stronniczy. Raport zdecydowanie odpowiada temu co było faktem. Posiada walor oparcia się na dokumentach, a zaprzeczenia, które przed chwilą słyszeliśmy i stwierdzenie, że jest nierzetelny wyglądają wyłącznie na zaklinanie rzeczywistości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Co prawda zamknąłem już listę, ale pani poseł Anna Milczanowska prosi o głos.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Bardzo dziękuję panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, panowie ministrowie, za każdym razem głos się powtarzał, czy to pana posła Grabarczyka, pana posła Suchonia, czy też pana przewodniczącego Żmijana. Właściwie można powiedzieć, że panowie mówiliście jednym głosem i to samo.

W raporcie jest wyraźnie napisane, że dotyczy ilu lat? Siedmiu? Siedmiu. W 2018 r. GITD przejęła od GDDKiA system, który funkcjonuje od 2011 r. Kto w 2010 r. podpisywał umowę, do której tak naprawdę nie można było się dogrzebać, bo była w rękach… No tak, w czyich była rękach? Możemy o tym usłyszeć od panów ministrów. Zresztą warto wejść w internet, poszperać i doszukać się, że pewne rzeczy z tej umowy były utajnione.

Szanowni państwo, system wymaga zmiany. To nie ulega wątpliwości. Słyszeliśmy co ministrowie mieli nam do powiedzenia na ten temat. Tego nie zrobi się na pstryk. Raport NIK jest jakby był robiony na zamówienie i na zasadzie „a mamy was". Tak można to odebrać i widać to po wypowiedziach. Inaczej byłoby, gdyby jeden lub drugi pan powiedział, że w raporcie znalazł coś, co mnie zdziwi.

Szanowni państwo, w 2013 r. NIK badała system viaTOLL i w raporcie wytknęła dziesiątki nieociągnięć itd. Summa summarum oceniła pozytywnie, ale tych niedociągnięć…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

…i to jest ta różnica…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Panie przewodniczący, a przeczytał pan raport z kontroli w 2013 r.? Zna pan niedociągnięcia, które dotyczyły całego systemu?

Proszę państwa, dajmy szansę. Przyjęliśmy ustawę. W większości zgodziliśmy się, żeby system poboru opłat znalazł się w rękach państwa polskiego. Dajmy szansę, bo prace nad tym cały czas trwają. Nowy system będzie wprowadzony i sądzę, że będzie to dobry system. Skończy się wreszcie sytuacja, w której mamy prywatnych koncesjonariuszy na autostradach wybudowanych za nasze pieniądze. Mamy takie autostrady i wiemy, że nie jesteśmy w stanie z tego wybrnąć, a narzuca się coraz większe opłaty. Trudno za to winić Ministerstwo Infrastruktury.

Mówicie państwo, że miało być taniej, a jest drożej, ale żaden z panów nie raczył się zająknąć, że NIK nie oddzieliła pieniędzy (pan poseł Suchoń trochę o tym wspomniał), które zostały wydatkowane na prace nad nowym systemem. Wszystko wrzucono do jednego worka i wyszło, że to kosztuje więcej.

Proszę państwa, myślę, że powinniśmy prowadzić dyskusję w troszeczkę inny sposób, bo na Komisji Infrastruktury często się zgadzamy i można powiedzieć, że w zdecydowa-

nej większości podejmujemy ustawy jednogłośnie, co ma służyć Polakom. Może zamiast ataku bardziej przydałaby się rozmowa? Państwo wytłumaczyli sytuację bardzo solidnie, za co bardzo dziękuję stronie rządowej i instytucjom podlegającym Ministerstwu Infrastruktury.

Chciałabym zapytać panów ministrów, czy trwają prace nad nowym systemem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo pani poseł. Zamykam dyskusję. Jeśli państwo pozwolą, oddam teraz głos stronie rządowej, żeby ewentualnie odniosła się do pytań, które zostały zadane w trakcie dyskusji. O głos prosiła również Najwyższa Izba Kontroli. Proszę bardzo, najpierw NIK – pan dyrektor Tomasz Emiljan.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, ja tylko tak pokrótce, bo dyskusja była dość szeroka.

Po kolei. Pan minister Weber na początku użył sportowego porównania do meczu i treningu. Chciałbym powiedzieć tylko tak, że panie ministrze przyglądaliśmy się treningowi i oceniliśmy trening. Nie ocenialiśmy meczu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

No właśnie.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Takie było założenie kontroli. W związku z tym proszę od nas nie wymagać, żebyśmy mówili o czymś, czego nie kontrolowaliśmy.

Nie bez kozery na początku swojego wystąpienia przytoczyłem tytuł kontroli, czyli przygotowanie administracji rządowej do prowadzenia elektronicznego poboru opłat po 2018 r. Nie bez kozery podałem zakres tej kontroli. Nie bez kozery podałem okres objęty kontrolą, jak i okres prowadzenia czynności. Czynności kontrolne zakończyliśmy w połowie 2018 r. i tylko ten okres oceniamy.

Co do zasady NIK prowadzi działania ex-post i proszę od nas nie wymagać, abyśmy antycypowali co będzie w wyniku skutków podjętych działań. Bardzo się cieszymy, że tak entuzjastycznie państwo do tego podchodzicie. Natomiast ten raport tego nie ocenia, ponieważ w momencie, w którym zakończyliśmy czynności kontrolne te wydarzenia jeszcze się nie zdarzyły. W związku z tym proszę nam nie zarzucać, że o tym nie mówimy. Ten raport po prostu tego nie dotyczy.

Dziękuję bardzo za wypowiedź pana dyrektora Waszkiewicza, ponieważ niemal w 100% potwierdziła nasze ustalenia zawarte w raporcie. Oczywiście w niektórych momentach różnimy się nieco co do oceny, ale przypuszczam, że wynika to głównie z tego, że oceniliśmy fakty, które miały miejsce, natomiast pan dyrektor Waszkiewicz położył głównie nacisk na to co będzie i jakie efekty to przyniesie.

Pan minister Gajadhur ocenił umowę zawartą w 2010 r. przez GDDKiA z Kapschem jako niekorzystną dla Skarbu Państwa. Nie poszliśmy tak daleko w swoich ocenach. Pokazaliśmy oczywiście różne niedociągnięcia, które wynikały z realizacji tej umowy i skutki dla ewentualnego przejęcia systemu oraz wiedzy na temat tego systemu. Nie wiem, jak się do tego odnieść, ale ponownie powiem, że umowa nie była przedmiotem naszej oceny.

Wydaje mi się, że to tyle tytułem podstawowych rzeczy, o których powinniśmy powiedzieć. Wątków było dość dużo. Natomiast cały problem polegał chyba na tym, że mówiliśmy jakby o dwóch różnych rzeczach. Wracając do wypowiedzi pana ministra Webera, my mówiliśmy o treningu, a państwo o meczu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu dyrektorowi. Strona rządowa. Proszę, pan minister Adamczyk lub pan minister Weber.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeśli mogę, bo ostatnie słowo pan dyrektora było nawiązaniem do mojej wypowiedzi. Szanowni państwo, trzymając się terminologii sportowej, co jest ważniejsze? Oczywi-

ście, że mecz. Tak? Oczywiście to, co dzieje się na polskich drogach, na autostradach, na ekspresówkach, na drogach krajowych i to, co działo się od 3 listopada poprzedniego roku to jest właśnie istotą decyzji i działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i wszystkich instytucji, które pracują nad nowym systemem poboru opłat oraz przejęły obecny system po poprzednim operatorze. To jest właśnie istotą naszej dyskusji.

W mojej ocenie raport jest wrażeniem. To jest spisane wrażenie osób, które kontrolowały pewien okres. Powtarzam, nie jest odniesieniem się do rzeczywistości. Nie jest odniesieniem się do tej najważniejszej sfery, jeżeli chodzi o system poboru opłat. Sfery, która działa, funkcjonuje, nie przynosi strat i jestem przekonany, że po stworzeniu nowego systemu będzie działała jeszcze lepiej – jeszcze efektywniej. Ta istota sprawy polega właśnie na tym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan minister Adamczyk. Proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę debatę. Bardzo dziękuję za dyskusję. Bardzo dziękuję za to, że na forum sejmowym możemy rozmawiać o obecnie funkcjonującym systemie poboru opłat i mówić również o przyszłości.

Raport NIK sekwencyjnie traktuje wycinek rzeczywistości i konkretnych działań, które doprowadziły nas do konkretnego efektu.

Chcę skorzystać z okazji i przede wszystkim bardzo podziękować wszystkim tym, którzy doprowadzili do tego konkretnego efektu z 2 listopada 2018 r. Za to wszystkim państwu tutaj obecnym i nieobecnym należą się olbrzymie podziękowania. Dziękuję za waszą determinację. Dziękuję za wiarę w to co robimy, że nie tylko realizujemy projekt, który pojawił się w obszarze rządowym, ale przede wszystkim realizujemy projekt dla Polski – realizujemy projekt dla naszej przyszłości. Trudno nie oprzeć się takiemu wrażeniu w sytuacji, gdy podmiot prywatny kontroluje dużą sferę naszego życia gospodarczego, czerpie z tego korzyści, a kontrolę, która jest najważniejsza (korzyści to rzecz wtórna), sprawuje państwo. Dziękuję za to, że mogliśmy przejąć system i za to, że system działa.

Chciałem też podziękować firmie Kapsch, która lojalnie realizuje zadania, które wynikają z faktu, że w 2017 r. system był całkowicie przestarzały. Podstawowe systemy informatyczne nie miały już żadnego wsparcia ich twórców. O tym trzeba pamiętać. Można było zastąpić operatora innym operatorem, ale nikt, nie tylko w Polsce, w Europie i poza nią, nie dawał żadnej gwarancji, że system nie rozsypie się następnego dnia. I to jest powód, dla którego firma Kapsch dalej nadzoruje jądro tego systemu. Jądro systemu jest instalowane na serwerach poza granicami kraju. Nie chciałbym wzbudzać napięcia i mówić, gdzie i na których kontynentach. Dziękuję firmie Kapsch, że dla utrzymania własnego wizerunku, zdecydowała się na zarządzanie jądrem systemu, czyli czymś, czego nikt nie był w stanie przejąć.

Poseł na Sejm, minister infrastruktury w tamtym czasie – Cezary Grabarczyk doskonale wie, że umowa z 2010 r. została tak sporządzona, że w momencie przejęcia systemu nie mogliśmy przejąć wszystkich kodów dostępu. Na pewno wie o tym. Nie mogliśmy przejąć wszystkich kodów dostępu. Ale cóż, przyjęliśmy ustalenia wysoko układających się stron za punkt odniesienia i szanujemy umowę. Wobec takich zapisów umowy nie mogliśmy zażądać, chociaż prowadziliśmy negocjacje, wszystkich kodów dostępu i dostępu do *core* systemu. Zresztą *core*, który już nie miał zapewnionego wsparcia firm, które go tworzyły. To jest mniej więcej tak, jakbyśmy mieli Windows 3 lub 2 pozbawiony wsparcia Microsoftu i tym systemem mielibyśmy zarządzać, a mając nadzieję, że się nic nie posypie, oprzeć na nim zbieranie opłat, które w sumie dają miliardowe wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego. Wszystkim państwu bardzo dziękuję. Dziękuję wszystkim naszym partnerom gospodarczym, którzy zdecydowali się podpisać z nami umowy.

Ktoś pyta o koszty i drwi. Zwracam się do NIK. Moim zdaniem należało wziąć pod uwagę, że inaczej układają się koszty, jeżeli negocjuje się po ośmiu latach czas przej-

ściowy, czyli 27 miesięcy, bo zakładamy, że w tym czasie uda się zbudować nowy system. Uzgodniliśmy z naszymi dotychczasowymi partnerami, że w tym czasie dalej będą wykonywali usługi, które do tej pory wykonywali lub znaleźliśmy nowych partnerów, którzy zdecydowali się to realizować. Inaczej się mają ceny rynkowe w 2009 r. Inaczej mają się ceny rynkowe w 2018 r. Państwo doskonale o tym wiecie.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że parę miesięcy temu mówiliście o katastrofie ekonomicznej, że oto ceny usług wszelakich, w tym przypadku budowlanych, wzrosły w sposób katastrofalny, a rząd nic nie robi, żeby waloryzować umowy, to sięgnijcie państwo do danych, które zebraliście, żeby taką tezę postawić i zastanówcie się, na ile mogły wzrosnąć również koszty innych usług.

Celem przejęcia systemu było jego utrzymanie do czasu budowy nowego systemu. Pani poseł Milczanowska pyta, czy nowy system jest w fazie realizacji. Tak pani poseł, tak panie i panowie posłowie. Nowy system jest w trakcie realizacji. Komitet sterujący w dniu wczorajszym zatwierdził i przyjął zaproponowane harmonogramy przetargów na konkretne zadania, umożliwiające budowę nowego systemu poboru opłat. Wcześniej została podpisana umowa między Instytutem Łączności a GITD na realizację tego systemu. Dokładnie rozpisany harmonogram gwarantuje nam dojście do celu. A cel? Celem jest nowoczesny system poboru opłat, oparty o technologię satelitarną, pozwalający wykorzystać wiele innych funkcjonalności, w tym między innymi połączenie systemu z systemami stosowanymi przez służby skarbowe. Przede wszystkim przez służby skarbowe. Myślę, że to pozwoli nam w dalszym ciągu uszczelniać podatek VAT i wszyscy powinniśmy być zadowoleni, że na pytanie skąd wziąć pieniądze, będziemy mogli odpowiedzieć, że uszczelniamy system podatku VAT i dzięki temu uszczelnieniu możemy dysponować coraz większą ilością środków finansowych na inne cele – programy, nie tylko społeczne, ale także na programy infrastrukturalne.

Padło pytanie o poszerzanie systemu poboru opłat. Myślę, że obecny poseł, a wówczas minister – Cezary Grabarczyk podjął dobrą decyzję, żeby nie budować instalacji systemu poboru opłat w ciągu drogi krajowej nr 1 (między Warszawą a Łodzią), bo słusznie założył, że niebawem w starodrożu zostanie wybudowana nowa autostrada A1. Nie mógł przewidzieć, że jego następcy zarzucą ten temat i autostrady A1 nie wybudują. Gdy przejęliśmy wpływ na decyzje, w tym dotyczące m.in. inwestycji drogowych, zdecydowaliśmy panie pośle (zwracam się do pana posła Suchonia), że na tym odcinku nie będziemy budowali bramowni i całej infrastruktury służącej poborowi opłat, ponieważ wybudujemy tam autostradę. Budujemy tam autostradę, więc byłoby rzeczą absolutnie nie do przyjęcia, żeby przed dwoma laty wybudować infrastrukturę pozwalającą na dokonywanie poboru opłat, a teraz całkowicie ją demontować.

Pojawia się wypowiedź o wpływach do KFD i pobieraniu opłat od pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony poruszających się drogami krajowymi. Przeprowadziliśmy analizy. Za to czego państwo oczekują zapłaciliby polscy kierowcy, bo ta inwestycja zdążyłaby się zbilansować, ale praktycznie lwia część jej instalacji pozostałaby bezużyteczna. Myślę, że związki transportowców słusznie protestowałyby przeciwko takim działaniom, wskazując, że niegospodarnością albo co najmniej nieuczciwym jest obciążanie przedsiębiorców prowadzących transport samochodowy koniecznością finansowania rozbudowy systemu, który później zostanie zdemontowany. Nakłady bilansowałyby się z wpływami. Zatem uznaliśmy, że nie chcemy dopuszczać do takiej sytuacji i myślę, że jest to jasne.

Pan poseł – minister w rządzie 2007-2011 – Cezary Grabarczyk wyszedł. Nie chciałbym polemizować. Uznaję, że była to dobra decyzja pana ministra i jego zespołu, aby GDDKiA wyłoniła zewnętrzny podmiot, który będzie nadzorował działalność administratora systemu, czyli wówczas firmy Kapsch. Myślę, że była to dobra decyzja, więc nie rozumiem, dlaczego dzisiaj wiceprzewodniczący Źmijan ma co do tego wątpliwości. Panie pośle, myślę, że była to dobra decyzja pana ministra z tamtego czasu. Nie chciałem jej zmieniać, tym bardziej, że zdecydowaliśmy o zmianie systemu poboru opłat.

Bardzo wszystkim państwu dziękuję za tę debatę. Bardzo dziękuję za merytoryczne, często emocjonalne dyskusje – w 2017 r. i w 2018 r. One są potrzebne. Myślę, że mobilizują w szczególności tych, którzy podejmują decyzje i którzy mają do wykonania zadania. Wszystkim tym, którzy zadania wykonali, a więc GITD, GDDKiA, Instytut Łączności

i Ministerstwo Cyfryzacji, serdecznie dziękuję. Dzisiaj pan minister Zagórski jest nieobecny. W tym sukcesie bardzo duży udział ma Ministerstwo Cyfryzacji. Bardzo dziękuję zespołowi Ministerstwa Infrastruktury za to, że ten projekt nam się udał i powiódł. Bezkolizyjnie przejęliśmy system. Dziękuję naszym partnerom zewnętrznym, także i tym, których dzisiaj wyśmiewacie, że są nam potrzebni. Panie pośle, nie mam takich doświadczeń, więc nie będę odnosił się do viagry. Rozumiem, że ma pan swoje doświadczenia – skojarzenia. Nie będę się do tego odnosił, bo nie wiem, jakie są to zależności.

W każdym razie chciałbym po raz wtóry podziękować naszym partnerom zewnętrznym – wszystkim podmiotom, które realizują z nami ten projekt.

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Zgodnie z procedurą, na podstawie której realizujemy nasze dzisiejsze posiedzenie, ostatni głos ma przedstawiciel wnioskodawców. Bardzo proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeszcze raz bardzo dziękuję za zwołanie tego posiedzenia i debatę, która miała miejsce.

Panie ministrze, bardzo mi przykro. Wydaje mi się, że bardzo wyraźnie i dwukrotnie pytałem oraz prosiłem o odpowiedź na pytanie, dlaczego utajniliście ten raport. Jakie przesłanki spowodowały, że wstąpiliście na tę drogę? Co chcieliście ukryć? Niekompetencję i to, co w raporcie NIK pokazała.

Nie mam powodów i nie było moją intencją, aby pytając państwu dokuczać. Pytałem także, dlaczego pan minister Adamczyk i pan minister Gajadhur lekceważą Komisję i posłów. Dlaczego łamiecie regulamin Sejmu? Dlaczego nie udzielaliście odpowiedzi na pytania, które także osobiście formułowałem?

Gdybym chciał państwu dokuczać, to pytałbym o realizację ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, na mocy której przeprowadziliście proces przejęcia systemu poboru opłat. Przecież tam były zapisy dające możliwość GITD zakupu cząstkowych technologii, urządzeń itd. Przekazaliście całość Instytutowi Łączności, który jest jedynym płatnikiem. Nie wiem, czy dzisiaj w całości, ale to instytut zbierał podwykonawców, łącznie firmą Kapsch.

Pan minister mówił o kodach. Czy na sali jest ktoś z Urzędu Zamówień Publicznych? Powinienem państwa zapytać, ale nie chciałem dokuczać, o uzasadnienie udzielenia zamówienia z wolnej ręki. Pytałem o to. Nie chcieliście na to odpowiadać i dlatego utajniliście raport. Jak przebiegały procesy w czasie? Co było pierwsze? Czy podpisanie umowy, czy uzasadnienie dla UZP?

Panie ministrze, jeżeli ma pan jeszcze trochę szacunku dla tej Komisji, to niechże pan powie, jakie przesłanki i wartości decydowały, że przed opinią publiczną, a przede wszystkim przed Komisją Infrastruktury, chciał pan utajnić cały ten nieudolny proces przejęcia systemu poboru opłat. To jest istota rzeczy. Oczywiście możemy mówić o kosztach i o tym, jakie straty ponosi KFD, bo są analizy. Nie w tym rzecz, żeby się przekonywać, ale to co państwo zrobiliście dzisiaj, próbując na Komisji dyskutować z faktami i raportem NIK, to po prostu tak się nie godzi. Bardzo dziękuję panie przewodniczący. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Zamknęliśmy dyskusję. Dziękuję za prezentację raportu przez NIK. Zrealizowaliśmy wniosek grupy posłów. Dziękuję panu ministrowi Adamczykowi i gronu współpracowników z ministerstwa i przedstawicielom innych instytucji obecnych na dzisiejszym posiedzeniu. Dziękuję przedstawicielom przewoźników, paniom i panom posłom, sekretariatowi. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.